

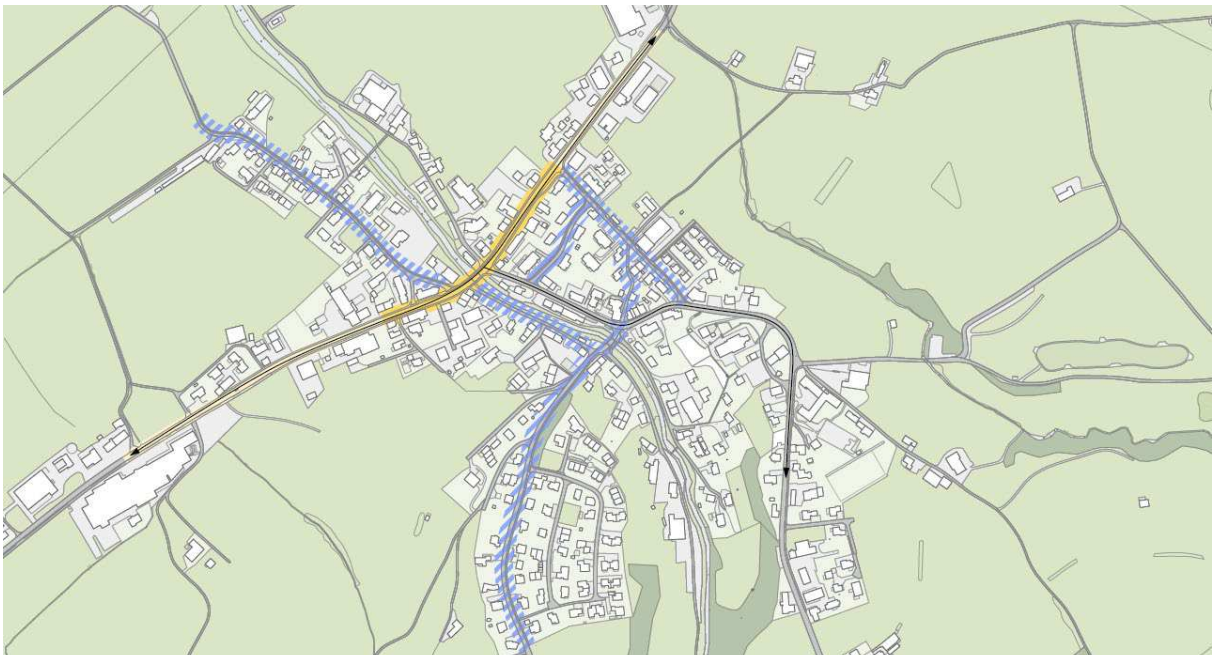
Projekt Nr. 090.2.003

24. Februar 2021

Konzept Verkehrsberuhigung und Massnahmenplan Verkehrssicherheit Niederbüren

Planungsbericht

Mitwirkung



ERR Raumplaner AG

Teufener Strasse 19 | 9001 St.Gallen | T +41 (0)71 227 62 62 | info@err.ch | www.err.ch

e r r

Ingress

Zur besseren Lesbarkeit wird generell nur die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit auch weibliche Personen angesprochen und eingeschlossen.

Plandarstellungen sind grundsätzlich nach Norden ausgerichtet.

ERR Raumplaner AG
Teufener Strasse 19
9001 St.Gallen

www.err.ch
info@err.ch
Telefon +41 (0)71 227 62 62

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Methodik.....	4
1.3	Perimeter.....	5
1.4	Arbeitsorganisation	5
1.5	Ziele	5
2	Grundlagen - Analyse	6
2.1	Unfallauswertung	6
2.2	Schwachstellentypen	7
2.2.1	Punktuelle Schwachstellen	7
2.2.2	Lineare Schwachstellen.....	7
2.2.3	Flächige Schwachstellen	7
2.3	Übersicht Schwachstellen	8
2.4	Analysefazit.....	8
3	Konzept und Massnahmen	9
3.1	Konzept.....	9
3.2	Übersicht Massnahmen.....	10
3.3	Wirksamkeit – Realisierungschance – Priorität	11
3.4	Massnahmenvorschläge	12
3.4.1	Situation Gossauerstrasse – Zufahrt Schule (P 01 L 02).....	12
3.4.2	Alte Muntwilerstrasse - Schule (VB 01)	13
3.4.3	Situation Thurblick (P 12).....	13
3.4.4	Situation Quartier Post- und Gossauerstrasse (P 04 P 05 VB 02).....	14
3.4.5	Situation Golfstrasse (P 10 VB 03)	15
3.4.6	Situation Rätenbergstrasse – Gossauerstrasse (F 01 VB 04)	16
3.5	Terminplan	17
4	Fazit	18
5	Weiteres Vorgehen.....	18
	Anhang	19

1 Anlass der Planung

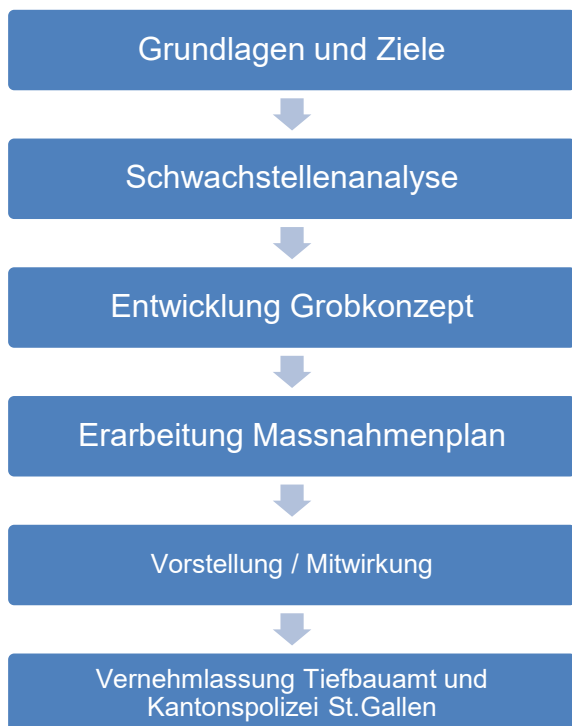
1.1 Ausgangslage

Zwischen dem 19.2.2020 und dem 2.3.2020 sind 167 Unterschriften gesammelt worden. Die Unterschriften wurden am 3.3.2020 der Gemeindepräsidentin übergeben. Es sollten Massnahmen geprüft werden, die der Geschwindigkeitsreduktion und der Verkehrssicherheit dienen sollen. Unter anderem wurde die flächendeckende Einführung einer Tempo-30-Zone als mögliche Massnahme eingebracht. Neben der Einführung der Tempo-30-Zone auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen sollten in Verbindung mit der Schulwegsicherung auch verkehrsberuhigende Massnahmen auf den verkehrsorientierten Staats- und Gossauerstrasse untersucht werden.

Aufgrund des Bevölkerungsbegehrens liess der Gemeinderat das vorliegende Konzept für die Verkehrsberuhigung inklusive Massnahmenplan für die Verkehrssicherheit erarbeiten. Ziel ist es, eine von der Bevölkerung getragene Grundlage für die Umsetzung verschiedener Massnahmen zu schaffen.

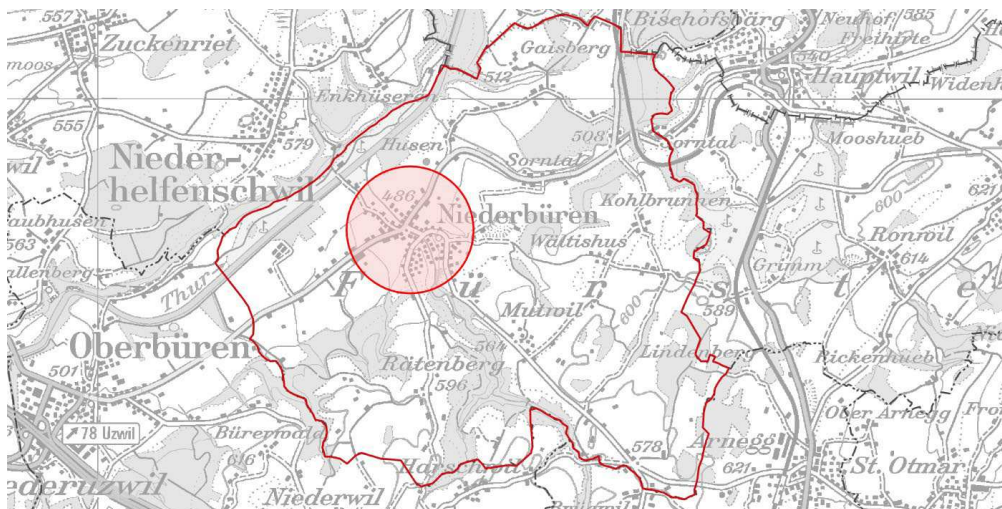
1.2 Methodik

Es wurde wie folgt vorgegangen:



Methodik
ERR Raumplaner
AG

1.3 Perimeter



Perimeterplan
Geoportal.ch

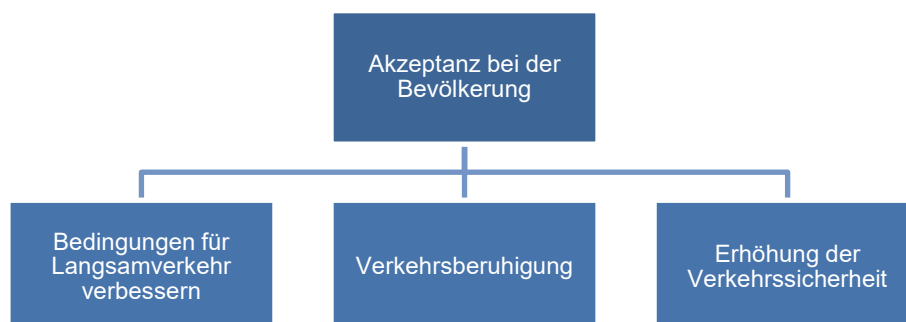
Der Bearbeitungsperimeter erstreckt sich grundsätzlich über das gesamte Gemeindegebiet von Niederbüren. Jedoch wird der Vertiefungsperimeter aufgrund des Bevölkerungsbegehrens hauptsächlich auf das Siedlungsgebiet begrenzt.

1.4 Arbeitsorganisation

Projektgruppe:

- | | |
|-----------------------|---------------------------------------|
| • Caroline Bartholet | Gemeindepräsidentin |
| • Salome Goldinger | Initiantin Unterschriftensammlung |
| • Pascal Frommenwiler | Vertreter Gemeinderat |
| • Patricia Manser | Schulratspräsidentin |
| • Thomas Schildknecht | Anwohner |
| • Erwin Selva | ERR Raumplaner AG, Projekterarbeitung |
| • Mark Egger | ERR Raumplaner AG, Projekterarbeitung |
| • Jens Dreyer | F. Preisig AG, Projektbegleitung |

1.5 Ziele



Ziele
ERR Raumplaner
AG

2 Grundlagen - Analyse

2.1 Unfallauswertung

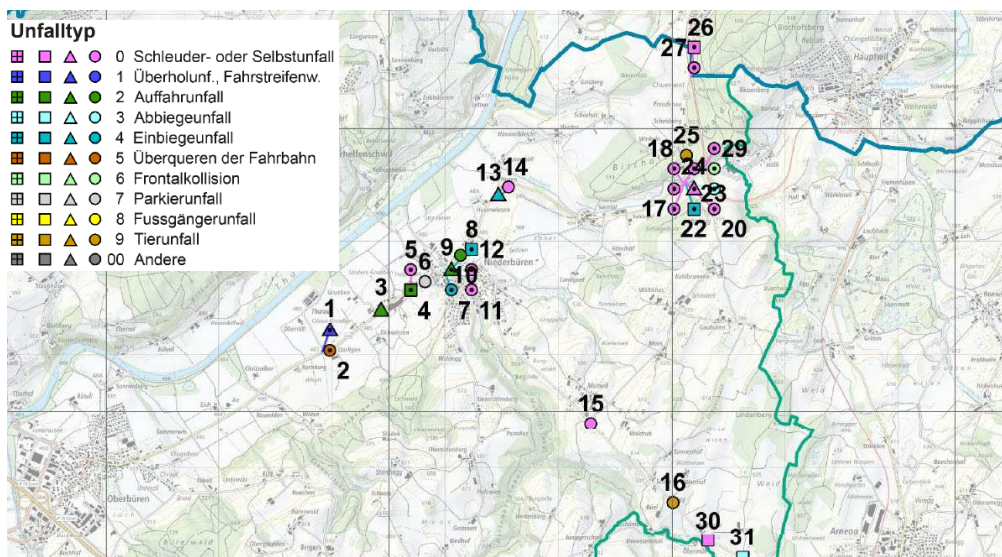
Als Grundlage für vorliegendes Konzept wurden die Verkehrsunfälle für den Zeitraum zwischen dem 01.01.2017 und dem 31.12.2019 betrachtet, welche die Kantonspolizei St. Gallen erfasst hat. Innerhalb dieser drei Jahre wurden in der Gemeinde Niederbüren 31 Verkehrsunfälle gemeldet, wovon rund die Hälfte auf einen Schleuder- oder Selbstunfall zurückzuführen ist.

Unfalltyp Gruppe	Total	2019	2018	2017
0 Schleuder- oder Selbstunfall	15	5	8	2
1 Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	1	1	0	0
2 Auffahrunfall	4	1	2	1
3 Abbiegeunfall	2	0	1	1
4 Einbiegeunfall	4	1	0	3
5 Überqueren der Fahrbahn	1	0	1	0
6 Frontalkollision	1	1	0	0
7 Parkierunfall	1	0	1	0
9 Tierunfall	2	0	1	1
Total	31	9	14	8

Tabelle
Verkehrsunfälle

Kantonspolizei
St. Gallen

Die Karte zeigt, dass sich ein grosser Teil der gemeldeten Unfälle ausserhalb des Siedlungsgebiets von Niederbüren im Gebiet Sorntal zugetragen hat. Für das vorliegende Verkehrssicherheitskonzept, welches sich hauptsächlich auf das Verkehrsaufkommen innerhalb des Siedlungsgebiets konzentriert, werden diese Unfälle vorerst nicht weiterbearbeitet. In Niederbüren besteht kein Unfallschwerpunkt gemäss Definition des TBA St.Gallen (Häufung von Unfällen innerhalb drei Jahre und innerhalb gewisser Stelle). Die Unfallstatistiken fliessen deshalb nur bedingt in das Verkehrssicherheitskonzept ein. Massgebend werden somit die Erkenntnisse der Ortsbegehung der Projektgruppe vom August 2020 sein.



Übersicht
Verkehrsunfälle

Kantonspolizei
St. Gallen

2.2 Schwachstellentypen

Insgesamt werden in Niederbüren drei verschiedene Typen von Schwachstellen unterschieden.

- 1) Punktuelle Schwachstellen
- 2) Lineare Schwachstellen
- 3) Flächige Schwachstellen

2.2.1 Punktuelle Schwachstellen

Bei einer punktuellen Schwachstelle handelt es sich um eine Schwachstelle, welche sich nur an einem bestimmten Punkt, wie zum Beispiel an einem Knoten, befindet. Eine punktuelle Schwachstelle ist örtlich konzentriert.

2.2.2 Lineare Schwachstellen

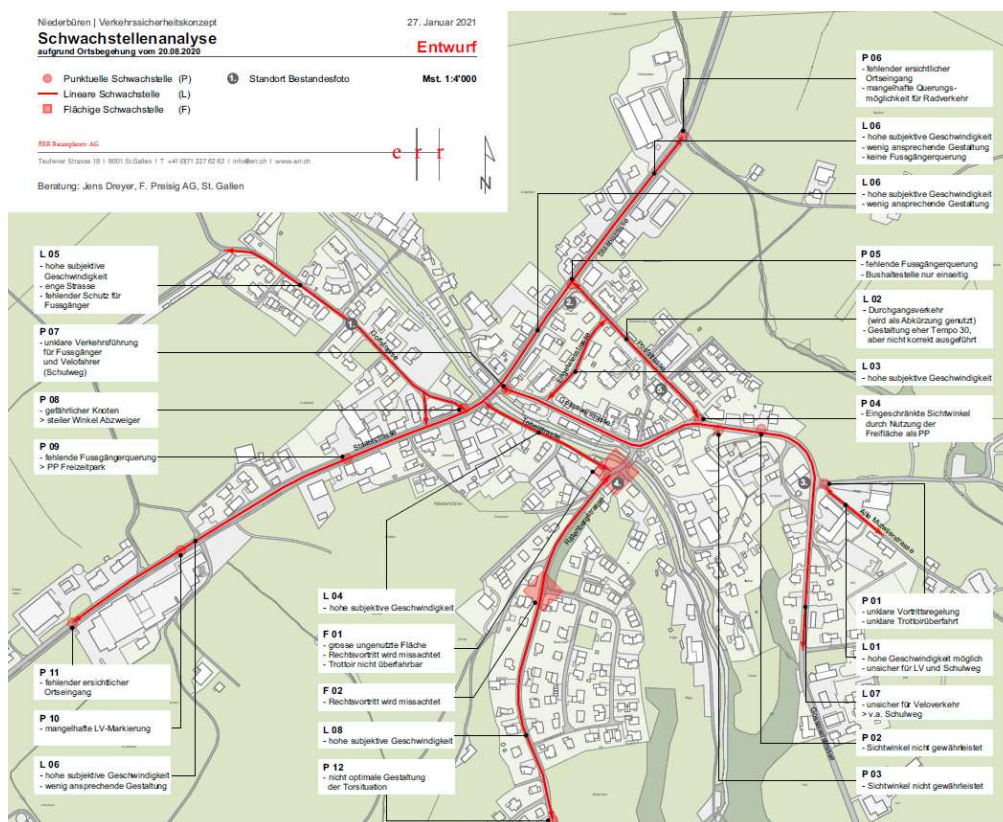
Lineare Schwachstellen erstrecken sich über längere Distanzen entlang von Strassen und Wegen. Es kann sich dabei um fehlende Strassenmarkierungen, fehlende Infrastrukturen (z.B. Trottoirs) oder um ungeeignete Strassenquerschnitte in Relation zum Verkehrsaufkommen handeln.

2.2.3 Flächige Schwachstellen

Bei einer flächigen Schwachstelle häufen sich entweder punktuelle und lineare Schwachstellen oder es bestehen grosse ungenutzte Flächen bei denen die Verkehrsführung unklar ist. Dieser Schwachstellentyp wird ausschliesslich als ganze Fläche betrachtet.

2.3 Übersicht Schwachstellen

Schwachstellen verteilen sich über das gesamte Siedlungsgebiet. Sie wurden während eines Augenscheins durch die Projektgruppe ermittelt. Entlang der Hauptachsen wurden vermehrt lineare Mängel festgestellt. An der Staatsstrasse beispielsweise wird ersichtlich, dass sie vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt ist. Der Langsamverkehr wird entlang dieser Achse bisher eher vernachlässigt. Die Gossauerstrasse ist ein wichtiger Schulweg. Jedoch ist sie bisher weder mit dem Velo noch mit den bei Schülern beliebten fahrzeugähnlichen Geräten (FäG, z.B. Kickboards) sicher befahrbar. Punktuelle Schwachstellen sind vor allem bei Knoten und bei den Quartierzufahrten zu finden.



2.4 Analysefazit

Die Auswertung der Unfallstatistiken ergab keinen grossen Handlungsbedarf. Die meisten Verkehrsunfälle sind auf Selbstverschulden zurückzuführen und es sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Jedoch sind auch einzelne Unfälle möglichst zu verhindern sowie zeigt die Erfahrung, dass das subjektive Befinden der Anwohner nicht den gängigen Unfallstatistiken entspricht. Insbesondere bei der Geschwindigkeit ist die subjektive Wahrnehmung sehr unterschiedlich. Geschwindigkeitsmessungen wurden im Rahmen der Analyse keine durchgeführt. Die Einschätzungen basieren auf der Ortsbegehung mit der Projektgruppe. Entsprechend wurde das nachfolgende Konzept erarbeitet.

Die Ortsbegehung brachte bereits grösseren Handlungsbedarf hervor. Zusätzlich zeigt die Unterschriftensammlung (10% der Niederbüerer Bevölkerung hat unterzeichnet), dass das Bedürfnis nach grösserer Verkehrssicherheit besteht, insbesondere für Schülerinnen und Schüler. Entlang der Hauptverkehrsachsen und in den Wohnquartieren resp. Wohnstrassen soll gehandelt werden.

3 Konzept und Massnahmen

3.1 Konzept

Basierend auf der Analyse wurde ein Konzept erarbeitet. Es zeigt auf einfache Weise das Ziel und die Handlungsrichtung in den jeweiligen Gebieten und Strassen auf. Es sollen noch keine konkreten Massnahmen verortet werden. Wichtig ist, in einem ersten Schritt insbesondere herauszufinden, was überhaupt erreicht werden soll.



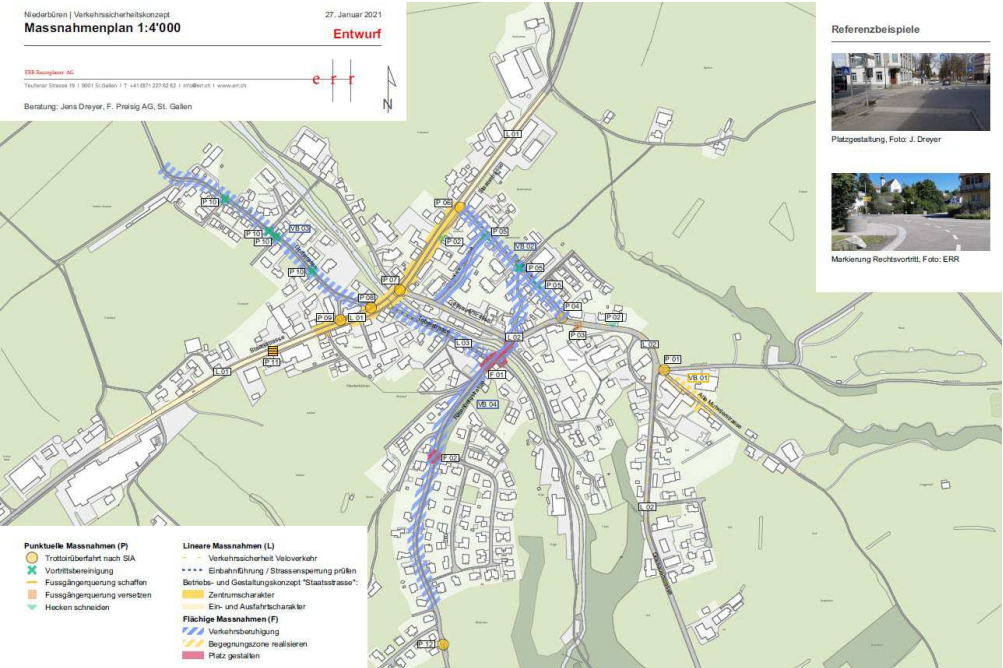
Konzeptplan
(siehe Anhang)

ERR Raumplaner
AG

Grundsätzlich stehen zwei Ansätze im Vordergrund. Entlang der Staatsstrasse (Kantonsstrasse 1. Klasse) soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden, um den heutigen sehr verkehrsorientierten Charakter der Strasse hin zu einer attraktiven Durchgangsstrasse mit Aufenthaltsqualitäten umzugestalten. In den drei Gebieten «Golfstrasse», «Poststrasse» und «Mettlen/Rätenbergstrasse» soll der Fokus auf verkehrsberuhigende Massnahmen gelegt werden.

3.2 Übersicht Massnahmen

Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse sowie das daraus resultierende Konzept dienen als Grundlage für die nachfolgenden Massnahmenvorschläge. Es wird für jede der Schwachstellen eine passende Massnahme aufgezeigt, stets basierend auf dem Grobkonzept. Teilweise sind pro Schwachstelle mehrere Massnahmen notwendig. Teilweise können mehrere Schwachstellen mit einzelnen Massnahmen behoben werden. Die nachfolgenden Massnahmenvorschläge sollen bewusst eine konzeptionelle Bearbeitung aufweisen. Denn je nach Massnahme sind Gutachten (z.B. T20-Zone) notwendig oder für Vortrittsbereinigungen (z.B. Golfstrasse) sind lediglich Markierungen oder auch bauliche Massnahmen notwendig.



Massnahmenplan (siehe Anhang)
ERR Raumplaner AG

Massnahmenvorschläge	
P 01	Signalisation "Achtung Kinder" präsen- aufstellen
P 01	Trottoirüberfahrt nach SIA-Norm
P 02	Hecken zurückschneiden
P 03	Beurteilung Fussgängerstreifen ev. Verlegen (inkl. Treppe etc.)
P 04	Freifläche begrünen
P 04	Einfahrt verengen; Trottoir-überfahrt nach SIA-Norm
P 05	Vortrittsbereinigung **
P 06	Betriebs- und Gestaltungskonzept *
P 07	Betriebs- und Gestaltungskonzept *
P 08	Betriebs- und Gestaltungskonzept *
P 09	Betriebs- und Gestaltungskonzept *
P 10	Vortrittsbereinigung **
P 11	Betriebs- und Gestaltungskonzept *

Massnahmenvorschläge	
P 12	Strassenverlauf anpassen
F 01	Anrampung Platz / Platzgestaltung
F 02	Anrampung Platz
L 01	Betriebs- und Gestaltungskonzept
L 02	farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche Strassenverbreiterung und Velostreifen bergseitig prüfen
L 03	Einbahn / Sperren / Rückklassierung prüfen
VB 01	Beurteilung Begegnungszone; Pfeile entfernen; Ausweisung als Begegnungszone (T 20)
VB 02	Tempo 30 - Zone realisieren alternativ Strasse sperren
VB 03	Pfeile setzen (entlang Golfstrasse)
VB 03	Tempo 30 - Zone realisieren; Verkehrsführung (2 Einlenker) prüfen
VB 04	Tempo 30 - Zone realisieren

Tabelle
Massnahmen
ERR Raumplaner
AG

3.3 Wirksamkeit – Realisierungschance – Priorität

Um einen groben Zeitplan zur Umsetzung der Massnahmen erstellen zu können, ist es sinnvoll die Schwachstellen und Massnahmen nach Kriterien zu bewerten. In vorliegendem Konzept wurden dazu drei Kriterien verwendet, die Bewertung basiert auf Einschätzungen der Projektgruppe.

1. **Wirksamkeit:** Unter diesem Punkt wird das Ausmass der Wirkung einer Massnahme bewertet.
2. **Realisierungschance:** Dieses Kriterium bewertet, wie wahrscheinlich es ist, dass eine Massnahme umgesetzt wird. Dabei steht vor allem im Vordergrund, wie die Massnahme bei der Bevölkerung akzeptiert wird und wie gross der Aufwand resp. das Kosten-/Nutzenverhältnis für eine Umsetzung ist.
3. **Priorität:** Basierend auf den Kriterien Wirksamkeit und Realisierungschancen werden die Massnahmen priorisiert. Es geht darum, einen Umsetzungshorizont festzulegen. Zu berücksichtigen ist, dass einige Massnahmen die vorherige Umsetzung anderer Massnahmen voraussetzen. Die Massnahmen werden in Sofortmassnahmen (Umsetzungshorizont 1 Jahr) und Massnahmen erster (2 Jahre), zweiter (3 Jahre) und dritter Priorität (5 Jahre) unterteilt.

Massnahmenvorschläge	Wirksamkeit	Real.-chance	Priorität
P 01 Signalisation "Achtung Kinder" präsen- aufstellen			SoMa
P 01 Trottoirüberfahrt nach SIA-Norm			3.
P 02 Hecken zurückschneiden		umgesetzt	
P 03 Beurteilung Fussgängerstreifen ev. Verlegen (inkl. Treppe etc.)			3.
P 04 Freifläche begrünen			SoMa
P 04 Einfahrt verengen; Trottoir-überfahrt nach SIA-Norm			2.
P 05 Vortrittsbereinigung **			1.
P 06 Betriebs- und Gestaltungskonzept *			1.
P 07 Betriebs- und Gestaltungskonzept *			1.
P 08 Betriebs- und Gestaltungskonzept *			1.
P 09 Betriebs- und Gestaltungskonzept *			1.
P 10 Vortrittsbereinigung **			2.
P 11 Betriebs- und Gestaltungskonzept *			1.

* Betriebs- und Gestaltungskonzept > ausschliesslich Planung und Projektierung

** Vortrittsbereinigung mit baulichen sowie Markierungsmassnahmen als Basis für allfällige Geschwindigkeitsreduktion.

Massnahmenvorschläge	Wirksamkeit	Real.-chance	Priorität
P 12 Strassenverlauf anpassen			3.
F 01 Anrampung Platz / Platzgestaltung			2.
F 02 Anrampung Platz			2.
L 01 Betriebs- und Gestaltungskonzept			1.
L 02 farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche			1.
Strassenverbreiterung und Velostreifen bergseitig prüfen			3.
L 03 Einbahn / Sperren / Rückklassierung prüfen			1.
VB 01 Beurteilung Begegnungszone; Pfosten entfernen; Ausweisung als Begegnungszone (T 20)			1.
VB 02 Tempo 30 - Zone realisieren			2.
alternativ Strasse sperren			-
VB 03 Pfosten setzen (entlang Golfstrasse)			SoMa
VB 03 Tempo 30 - Zone realisieren; Verkehrsführung (2 Einlenker) prüfen			3.
VB 04 Tempo 30 - Zone realisieren			3.

**Tabelle
Massnahmen
mit Priorisierung**
ERR Raumplaner
AG

3.4 Massnahmenvorschläge

Nachfolgend werden einige der Schwachstellen und Massnahmen dargestellt. Die Skizzen zeigen teilweise mehrere Massnahmen, welche für die Wirksamkeit und die Realisierungschance des Verkehrssicherheitskonzepts bedeutend sind.

3.4.1 Situation Gossauerstrasse – Zufahrt Schule (P 01 | L 02)



Massnahmen-
skizze

F. Preisig AG

Schwachstellen

An der Gossauerstrasse ist die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr (v.a. Schüler) beeinträchtigt. Für Velofahrer ist kein Velostreifen markiert. Nutzer von fahrzeugähnlichen Geräten sind nicht ausreichend geschützt sowie ist die Vortrittsregelung aufgrund der Strassengestaltung auch rechtlich nicht eindeutig definiert.



Massnahmen

Zur Erhöhung der Sicherheit wird im Bereich der Schule und des Kindergartens in einem ersten Schritt eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) mittels Längsstreifen entlang der Strassenränder vorgeschlagen. Die vorangehende Skizze ist eine konzeptionelle Darstellung. Das definitive Ausmass der FGSO ist im Rahmen der Projektierung detailliert zu betrachten.

Beispiel FGSO

Schulhaus Neudorf, Rüthi

Es ist eine einfache und leicht umzusetzende Massnahme, welche nach dem Prinzip «optische Verengung» funktioniert. Durch die Verengung wird erreicht, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs sinkt. Eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche ist keine Markierung nach eidgenössischem Strassenverkehrsrecht. Sie darf daher weder einer offiziellen Markierung oder einem Signal ähnlich sein, noch darf sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Sie dient rein der optischen Gestaltung und ist auch kein Ersatz für eine Veloinfrastruktur.

In einem zweiten Schritt besteht die Möglichkeit, die Gossauerstrasse zu verbreitern und bergseitig mit einem Velostreifen zu markieren. Diese Massnahme ist zuerst auf die Realisierbarkeit zu prüfen. Eine Kombination von FGSO und einem Velostreifen ist nicht möglich.

3.4.2 Alte Muntwilerstrasse - Schule (VB 01)



Schwachstellen

Der Zugangsbereich der Schule wird durch die Alte Muntwilerstrasse unterbrochen. Er ist nicht zusammenhängend und kann von den Schülern nicht genutzt werden.

Massnahmen

In einem ersten Schritt soll ein Gutachten zur Realisierung einer Begegnungszone erstellt werden. Wenn das Gutachten für eine T20-Zone gutgeheissen wird, können in einem nächsten Schritt die Pfosten entfernt werden, um so die Trennwirkung der Strasse aufzuheben.

Schule

ERR Raumplaner
AG

3.4.3 Situation Thurblick (P 12)



Schwachstellen

Der Ortseingang im Süden von Niederbüren an der Rätenbergstrasse wird als Mangel angesehen, weil die Verkehrsführung zu direkt ist (Fahrtrichtung Norden). Fahrzeuglenker werden aufgrund der ausschliesslich nach Osten versetzten Mittelinsel und der topografischen Verhältnisse nicht genügend dazu animiert, auf dem rechten Fahrstreifen zu fahren und es ist vorgekommen, dass die Fahrzeuglenker im Linksverkehr die Mittelinsel passiert haben.

Massnahmen

Es wird vorgeschlagen, die Verkehrsführung anzupassen. Die Mittelinsel soll in beiden Richtungen besser erkennbar sein. Einfahrende Fahrzeuglenker sollen stärker dazu animiert werden, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Die Situation müsste komplett neu geplant werden. Zusätzlich zur Anpassung der Mittelinsel wäre eine Verlängerung des Fusswegs entlang der Rätenbergstrasse sinnvoll. Weiter müsste die

Tempo-50-Signalisation weiter nach Süden verlegt werden, um die Geschwindigkeit frühzeitig reduzieren zu können. Zur Führung des Verkehrs sollte eine Verlängerung der Sicherheitslinie angedacht werden. Diese und allfällige weitere Massnahmen sind mit der kantonalen Verkehrstechnik abzuklären. Da bisher keine Verkehrszählungen durchgeführt wurden, ist ein Messgerät zu installieren. Somit soll festgestellt werden, ob die Massnahmen und deren Nutzen in einem Verhältnis zum Aufwand stehen.

Orthofoto Thurblick

Geoportal.ch

3.4.4 Situation Quartier Post- und Gossauerstrasse (P 04 | P 05 | VB 02)



Massnahmen-
skizze

F. Preisig AG

Schwachstellen

Im Quartier zwischen Poststrasse und Gossauerstrasse erscheint die signalisierte Geschwindigkeit von 50km/h in Anbetracht des hauptsächlich Wohncharakters als zu hoch. Zusätzlich wird die Poststrasse oft als Abkürzung auf dem Weg von Bischofszell nach Gossau genutzt.

Massnahmen

Das gesamte Quartier verfügt bereits heute über die Voraussetzungen, um in eine Tempo-30-Zone umgestaltet zu werden. Dieser Tatsache soll Rechnung getragen werden. In einem ersten Schritt werden sämtliche Knoten in der Poststrasse als Rechtsvortritt markiert. In einem weiteren Schritt werden Verkehrsberuhigende Massnahmen erstellt und die Zufahrten normgerecht angepasst. Zum Schluss ist das Quartier als Tempo 30 – Zone auszuweisen, dies bedingt gemäss Vorgaben des Tiefbauamtes St. Gallen ein Verkehrsgutachten. Die vorherigen, beschriebenen Massnahmen liegen in der Kompetenz der Gemeinde.

Strassenklassierung

Die Strassenklassierung hat keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Jedoch soll die Klassierung im Gebiet zwischen Post- und Gossauerstrasse überprüft werden. Die Klassierung der Metzgerstrasse soll geprüft werden. Eine Klassierung als Weg erscheint in Anbetracht der heutigen, untergeordneten Funktion als sinnvoller. Angesichts der erschlossenen Wohneinheiten ist die Lindenstrasse zu klassieren. Auf die geltende Klassierung der Spitzenstrasse kann hingegen eventuell verzichtet werden. Der Gemeindestrassenplan ist dahingehend zu überarbeiten.

3.4.5 Situation Golfstrasse (P 10 | VB 03)



Massnahmen- skizze

F. Preisig AG

Schwachstellen

Die Golfstrasse ist eher schmal und weist keine geeignete Verkehrsfläche für den Langsamverkehr auf. Die Verkehrsflächen zwischen motorisierten Verkehr und Langsamverkehr sind nicht getrennt, weshalb der motorisierte Verkehr die Langsamverkehrsfläche im Begegnungsfall zum Kreuzen nutzt. Die Sicherheit für den Langsamverkehr ist somit nicht gewährleistet.

Massnahmen

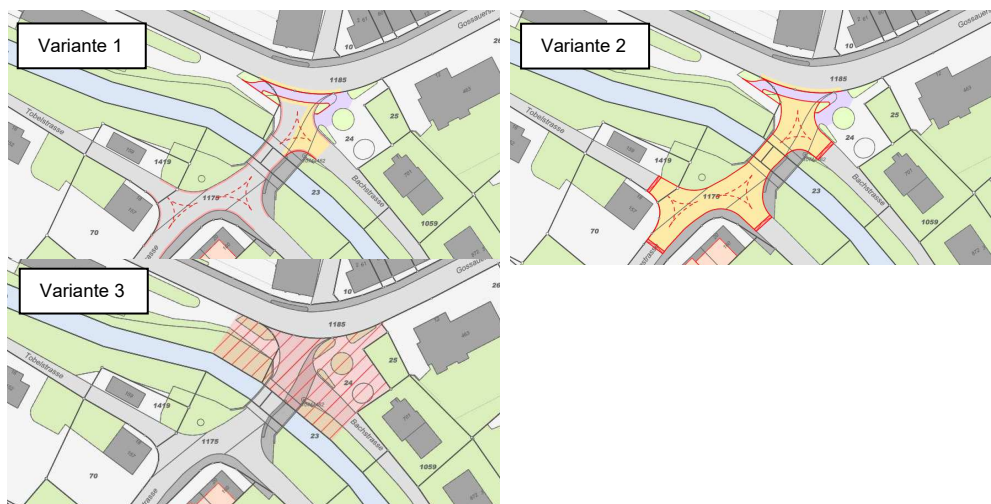
Als Sofortmassnahme sind auf der ganzen Länge der Golfstrasse Pfosten als Trennung zwischen motorisiertem und Langsamverkehr aufzustellen. Zur Vorbereitung einer Tempo 30 - Zone sind die Knoten baulich anzupassen und entsprechend als Rechtsvortritte zu markieren. Die durchgehenden Trottoirs sind an den Einmündungen zu unterbrechen. Langfristig ist die Strasse als Tempo 30 – Zone auszuweisen (Verkehrsgutachten notwendig). Im Rahmen der Projektierung sind die Strassenklassierungen zu prüfen.



Referenzbild
Sicherung
Fussweg

Billwilerstrasse,
Niederhelfen-
schwil

3.4.6 Situation Rätenbergstrasse – Gossauerstrasse (F 01 | VB 04)



**Massnahmen-
skizze**

F. Preisig AG

Schwachstellen

Die Rätenbergstrasse erscheint ab der Gossauerstrasse bis und mit Tobelstrasse als grosse ungenutzte Fläche. Zwar wurden die Knoten alle als Rechtsvortritte markiert, es zeigt sich aber, dass diese gerade bei ortskundigen Fahrzeuglenkern/innen nicht ausreichend berücksichtigt werden. Zusätzlich erscheint die mögliche Geschwindigkeit an dieser Stelle mit 50 km / h zu hoch.

Massnahmen Variante 1

Die erste Variante beinhaltet neben der Erstellung einer Trottoirüberfahrt ab der Gossauerstrasse auch die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche mittels (FGSO). Zu einem späteren Zeitpunkt soll eine Tempo 30 – Zone eingeführt werden.

Massnahmen Variante 2

Die zweite Variante sieht einen vertikalen Versatz der Strasse vor. Mittels Anrampung soll die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden, indem der gesamte Bereich als erhöhte Platzüberfahrt gestaltet wird. Dies ist eine eher kostenintensive Massnahme und soll nur in Betracht gezogen werden, wenn die Brücke über den Dorfbach saniert werden muss und mit sogenannten Ohnehin-Kosten kombiniert werden kann.

Massnahmen Variante 3

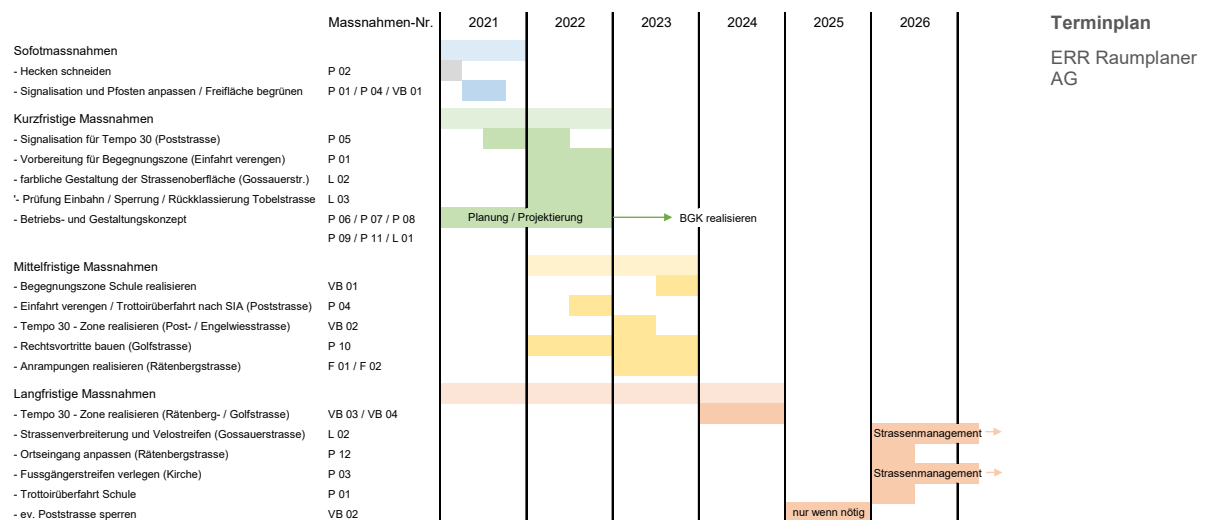
Die dritte Variante sieht eine Platzgestaltung in einem grösseren Massstab vor. Geplant ist die Erweiterung des bestehenden Platzes als Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Gemeinde Niederbüren. Zusätzlich soll so der von der Gossauerstrasse abbiegende Verkehr gebremst werden.



**Referenzbild
Anrampung**

F. Preisig AG

3.5 Terminplan



Der vorliegende Terminplan gibt einen groben Zeitrahmen vor. Dieser richtet sich nach der Priorisierung aus Kapitel 3.3. Der Terminplan ist zwingend mit dem Strassenmanagement-Plan abzugleichen um wenn immer möglich Synergien zwischen anstehenden Sanierungsarbeiten mit Massnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, zu kombinieren.

4 Fazit

Grundsätzlich sind im gesamten Strassennetz Massnahmen gefragt, welche die Verkehrssicherheit erhöhen. Einige Massnahmen sind wichtiger, auf andere kann anfangs verzichtet werden. Jedoch funktioniert das Verkehrssicherheitskonzept nur dann in gewünschtem Masse, wenn sämtliche Massnahmen umgesetzt werden können. Die Gesamt-Umsetzung kann aus finanziellen und verfahrenstechnischen Gründen nicht auf einmal erfolgen. Zentral ist, dass bei sämtlichen zukünftigen Strassenarbeiten das vorliegende Konzept konsultiert wird und die einzelnen Massnahmen aufeinander aufbauen können.

Für die Gemeinde Niederbüren ist es in einem ersten Schritt vor allem wichtig, die Akzeptanz der Massnahmen von der Bevölkerung zu erreichen.

5 Weiteres Vorgehen

Das vorliegende Konzept resp. Massnahmenplan wird in der Projektgruppe am 12. Januar 2021 zuhänden des Gemeinderates verabschiedet.

Nach Behandlung im Gemeinderate wird das Konzept resp. der Massnahmenplan der Bevölkerung an einem Informationsanlass (oder online infolge Corona-Virus) vorgestellt.

Die Bevölkerung erhält vom 24. September bis 20. November 2021 Zeit, schriftlich Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen werden – wo sinnvoll und möglich – eingearbeitet und das vorliegende Papier durch den Gemeinderat beschlossen.

Anhang

Inhalt:

Anhang 1:	Schwachstellenanalyse
Anhang 2:	Grobkonzept
Anhang 3:	Massnahmenplan
Anhang 4:	Etapazierungsplan Massnahmen
Anhang 5:	Massnahmentabelle
Anhang 6:	Terminplan

Schwachstellenanalyse
aufgrund Ortsbegehung vom 20.08.2020

Entwurf

- Punktueller Schwachstelle (P)

Lineare Schwachstelle (L)

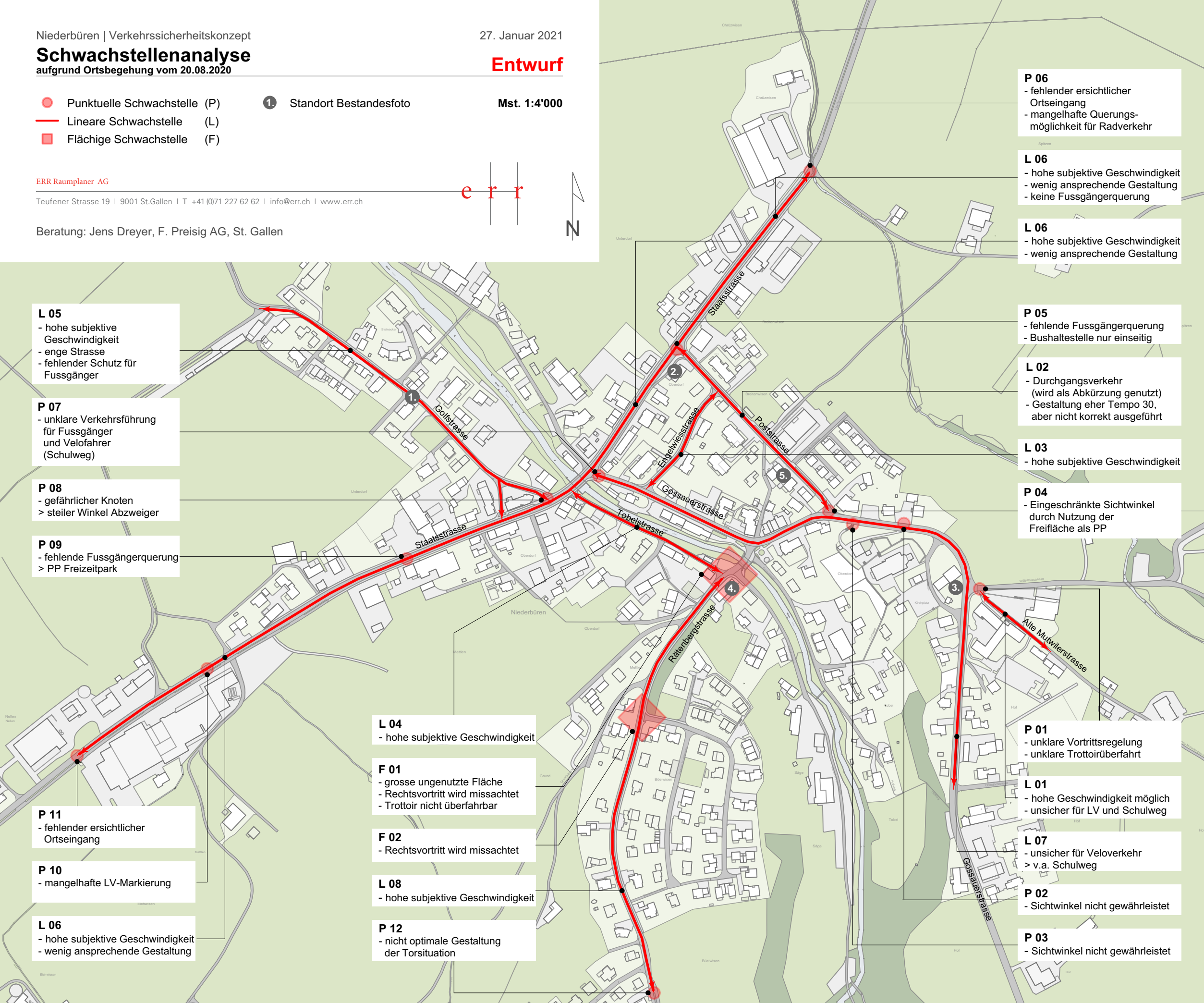
Flächige Schwachstelle (F)
- 1

Standort Bestandesfoto
- Mst. 1:4'000

ERR Raumplaner AG

Teufener Strasse 19 | 9001 St.Gallen | T +41 (0)71 227 62 62 | info@err.ch | www.err.ch

Beratung: Jens Dreyer, F. Preisig AG, St. Gallen



Fotodokumentation



1. Golfstrasse, Foto: ERR



2. Bushaltestelle Niederbüren Dorf, Foto: ERR



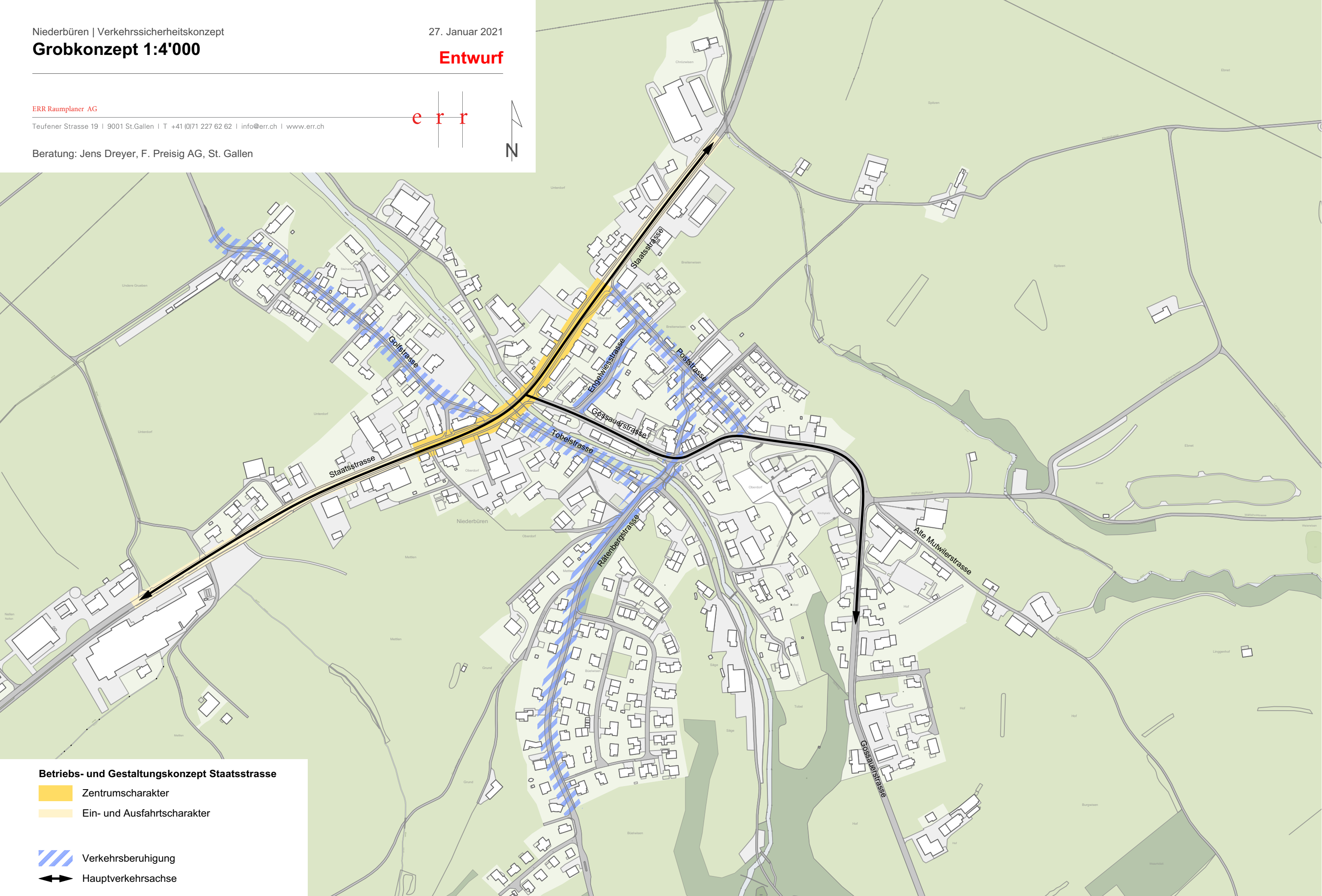
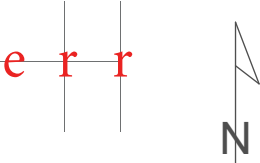
3. Knoten Gossauerstrasse - Alte Muntwilerstrasse, Foto: ERR



4. Rätenbergstrasse, Foto: ERR



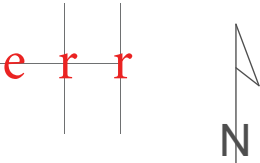
5. Poststrasse, Foto: ERR



Betriebs- und Gestaltungskonzept Staatsstrasse

- Zentrumscharakter
- Ein- und Ausfahrtscharakter

- Verkehrsberuhigung
- Hauptverkehrsachse



Punktueller Massnahmen (P)

- Trottoirüberfahrt nach SIA
- Vortrittsbereinigung
- Fussgängerquerung schaffen
- Fussgängerquerung versetzen
- Hecken schneiden

Lineare Massnahmen (L)

- Verkehrssicherheit Veloverkehr
- Einbahnführung / Strassensperrung prüfen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept "Staatsstrasse":

- Zentrumscharakter
- Ein- und Ausfahrtscharakter

Flächige Massnahmen (F)

- Verkehrsberuhigung
- Begegnungszone realisieren
- Platz gestalten

Referenzbeispiele



Platzgestaltung, Foto: J. Dreyer



Markierung Rechtsvortritt, Foto: ERR

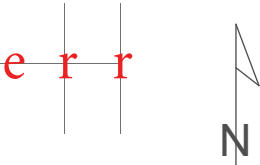
Etappierungsplan

Entwurf

ERR Raumplaner AG

Teufener Strasse 19 | 9001 St.Gallen | T +41 (0)71 227 62 62 | info@err.ch | www.err.ch

Beratung: Jens Dreyer, F. Preisig AG, St. Gallen



Punktuelle Massnahmen (P)

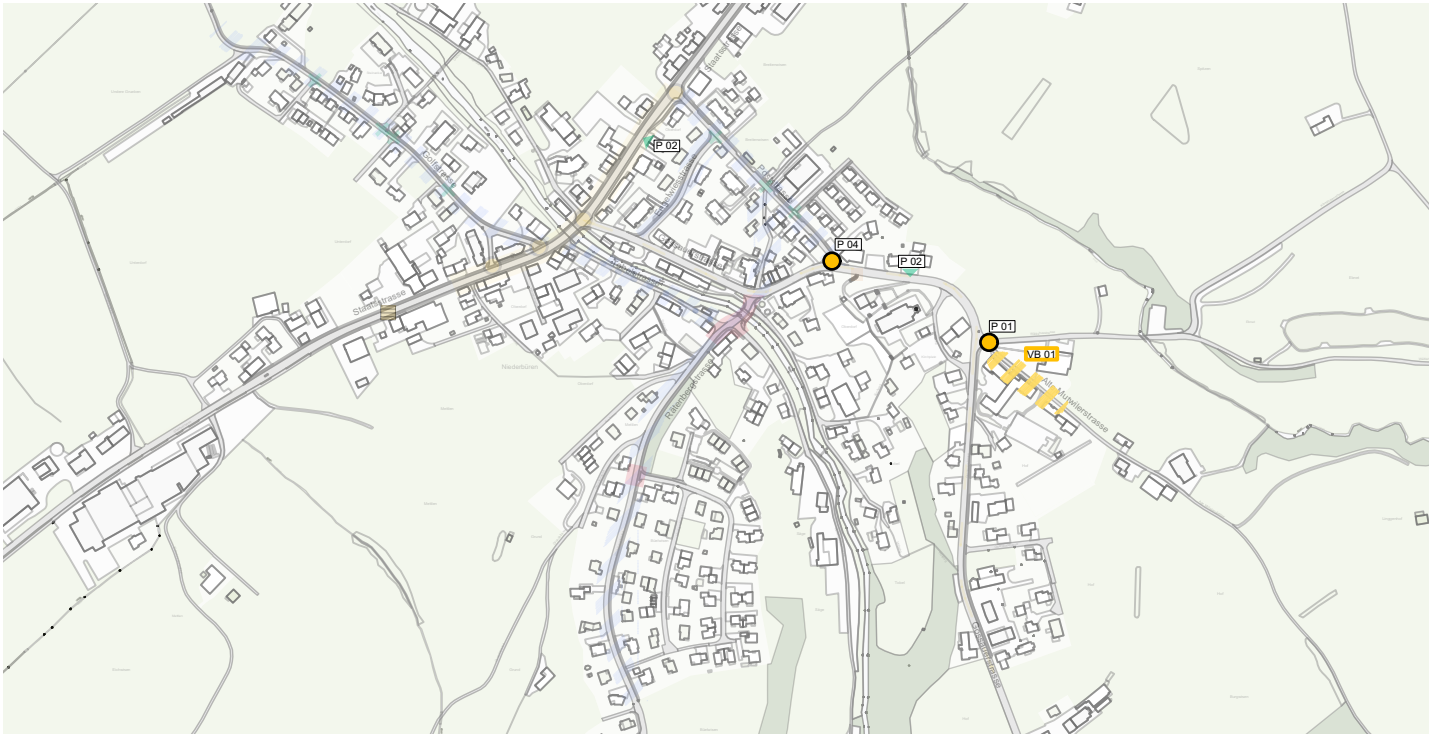
- Trottoirüberfahrt nach SIA
- Vortrittsbereinigung
- Fussgängerquerung schaffen
- Fussgängerquerung versetzen
- Hecken schneiden

Lineare Massnahmen (L)

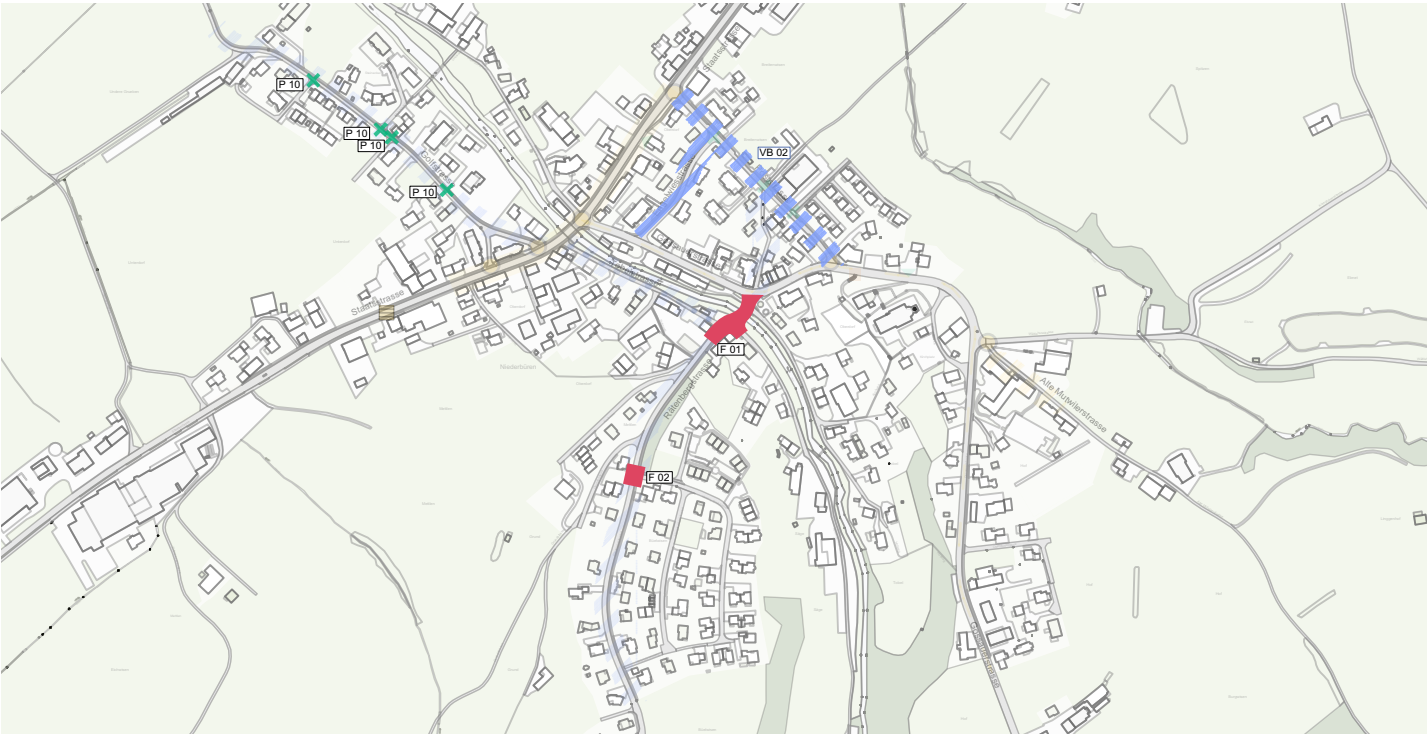
- Verkehrssicherheit Veloverkehr
- Einbahnführung / Strassensperrung prüfen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept "Staatsstrasse":
 - Zentrumscharakter
 - Ein- und Ausfahrtscharakter

Flächige Massnahmen (F)

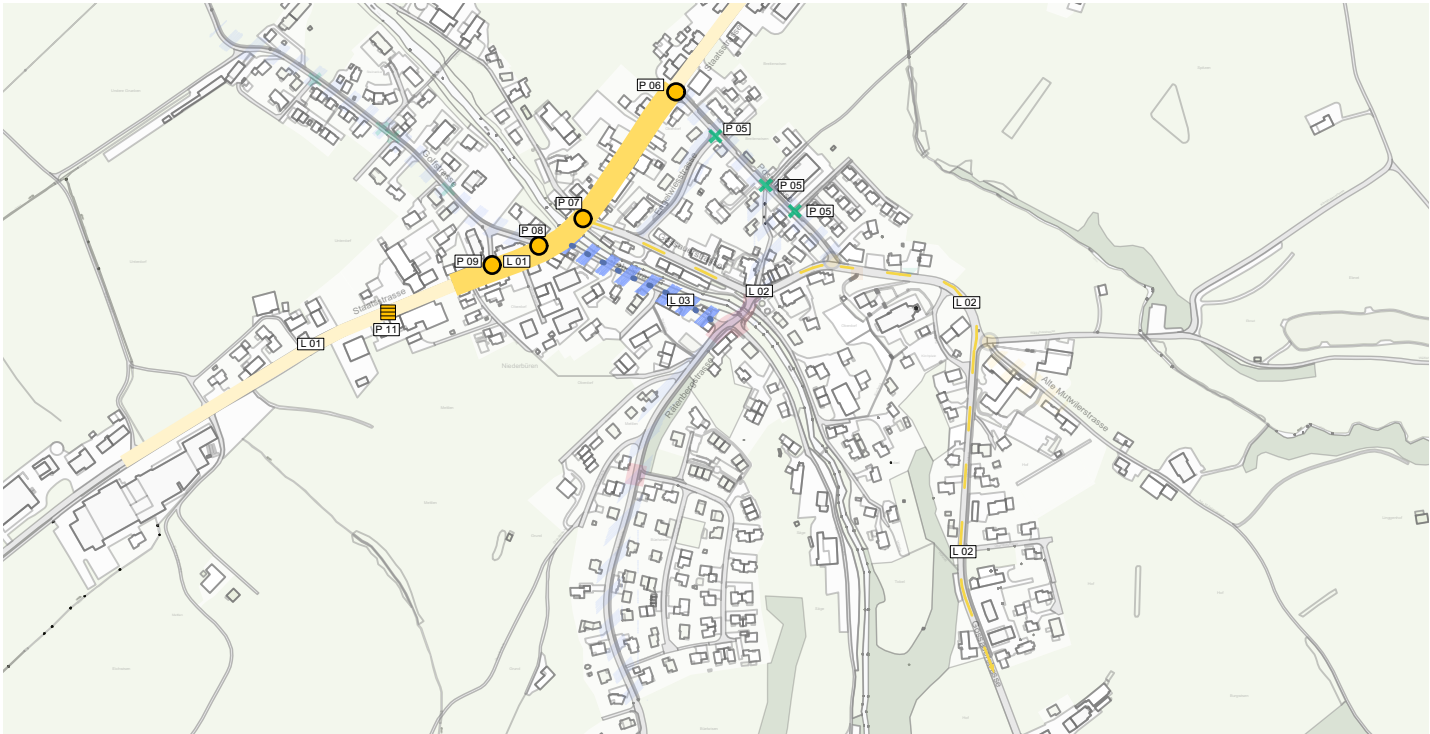
- Verkehrsberuhigung
- Begegnungszone realisieren
- Platz gestalten



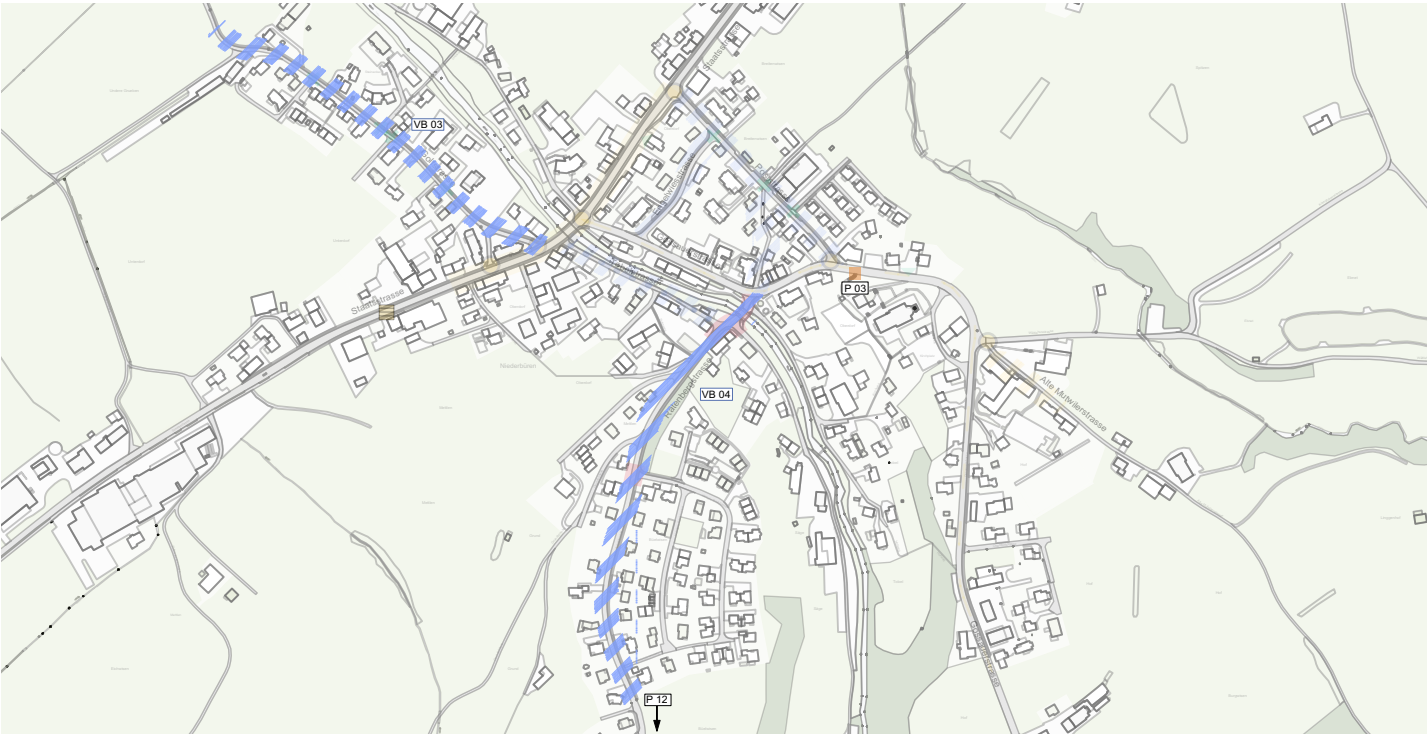
1. Sofortmassnahme (innerhalb 1 Jahres)



3. Mittelfristig (innerhalb 3 Jahren)



2. Kurzfristig (innerhalb 2 Jahren)



4. Langfristig (ab 4 Jahren)

hoch

mittel

niedrig

SoMa = Sofortmassnahme (innerhalb 1 Jahres) | 1. Prio. = innerhalb 2 Jahren | 2. Prio. = innerhalb 3 Jahren | 3. Prio. = ab 4 Jahren

Schwachstellenanalyse (SA)			Konzept / Ziel		Massnahmenvorschläge (M)		Wirksamkeit	Realisierungs- chance	Priorität	Kosten (CHF)
Punktueller Schwachstellen (P)										
P 01	unklare Vortrittsregelung durch unklare Gestaltung der Trottoirüberfahrt	Vortritt klären; Trottoirüberfahrt besser gestalten	P 01	Signalisation "Achtung Kinder" präsender aufstellen				SoMa		
				Trottoirüberfahrt nach VSS (ca. 300 m2)				3.	CHF 60'000	
P 02	Sichtwinkel nicht gewährleistet aufgrund nicht geschnittener Hecken	Sichtwinkel gewährleisten	P 02	Hecken zurückschneiden	umgesetzt					
P 03	Sichtwinkel nicht gewährleistet > Fussgängerstreifen nach Kurve	Sichtwinkel gewährleisten	P 03	Beurteilung Fussgänger ev. verlegen (inkl. Treppe etc.)				3.	CHF 1'000 (Prüfung)	
P 04	Freifläche wird als PP genutzt > dadurch sind die Sichtwinkel eingeschränkt	Freifläche als nicht überfahrbar gestalten	P 04	Freifläche begrünen				SoMa	CHF 5'000	
				Einfahrt verengen; Trottoir-überfahrt nach VSS (ca. 150 m2)				2.	CHF 25'000	
P 05	fehlende Fussgängerquerung; Bushaltestelle nur einseitig, nicht behindertengerecht	Fussgängerquerung gewährleisten; Bushaltestelle erneuern/beidseits anordnen	P 06	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 06	fehlender ersichtlicher Ortseingang; mangelhafte Querungsmöglichkeit für Radverkehr	Ortseingang ersichtlich gestalten; Querungsmöglichkeit für Radverkehr verbessern	L 01	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 07	Für Fussgänger und Velofahrer ist die Verkehrsführung unklar > v.a. Schulweg	Verkehrsführung verbessern	P 07	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 08	gefährlicher Knoten > Winkel Abzweiger	Gefahr mindern ev. Strasse Rückbau	P 08	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
			P 09	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 09	fehlende Fussgängerquerung PP <=> Freizeitpark	Fussgängerquerung gewährleisten	P 11	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 10	mangelhafte Markierung für den Langsamverkehr	Markierung LV verbessern	L 01	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 11	fehlender ersichtlicher Ortseingang	Ortseingang ersichtlich gestalten	L 01	Betriebs- und Gestaltungskonzept *				1.		
P 12	nicht optimale Gestaltung der Torsituation > Verkehrsteilnehmer nicht ausreichend geführt	Umgestaltung der Ortseinfahrt	P 12	Strassenverlauf anpassen (ca. 700 m2)				3.	CHF 140'000	

Schwachstellenanalyse (SA)		Konzept / Ziel	Massnahmenvorschläge		Wirksamkeit	Realisierungs- chance	Priorität	Kosten (CHF)
Lineare Schwachstellen (L)								
L 01	hohe subjektive Geschwindigkeit; unsicher für LV und Schulweg	Verkehrsberuhigung	VB 01	Beurteilung Begegnungszone; Pforten entfernen; Ausweisung als Begegnungszone (T 20) Messung/Gutachten/Signalisation			1.	CHF 10'000
L 02	Durchgangsverkehr; Nutzung als Abkürzung Verbindung Bischofszell - Gossau Gestaltung (eher Tempo 30) stimmt nicht mit erlaubter Geschwindigkeit überein	Verkehrsberuhigung	VB 02	Tempo 30 - Zone realisieren			2.	
				alternativ Strasse sperren			-	
		Markierung ergänzen	P 05	Vortrittsbereinigung **			1.	
L 03	hohe Geschwindigkeit möglich (Tempo 50)	Verkehrsberuhigung	VB 02	Tempo 30 - Zone realisieren			2.	
L 04	hohe subjektive Geschwindigkeit; Kreuzungen nur schwer möglich; enge Strasse	Verkehrsberuhigung	L 03	Einbahn / Sperren / Rückklassierung prüfen			1.	
L 05	hohe subjektive Geschwindigkeit; Kreuzungen nur schwer möglich; enge Strasse	Verkehrsberuhigung	VB 03	Pforten setzen (entlang Golfstrasse) > je Pforten			SoMa	CHF 500
			VB 03	Tempo 30 - Zone realisieren; Verkehrsführung (2 Einl.) prüfen			3.	
		Rechtsvortritt gestalten	P 10	Vortrittsbereinigung ** (je Rechtsvortritt > Ausbau)			2.	CHF 25'000
L 06	hohe subjektive Geschwindigkeit; wenig ansprechende Gestaltung; Schutz für Fussgänger fehlt	ansprechendere Gestaltung; Verhältnisse für LV an Geschwindigkeit anpassen	L 01	Betriebs- und Gestaltungskonzept			1.	
L 07	unsicher für Veloverkehr > v.a. Schulweg	Verkehrssicherheit für Veloverkehr erhöhen	L 02	farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche			1.	CHF 10'000
			L 02	Strassenverbreiterung und Velostreifen bergseitig realisieren			3.	
L 08	hohe subjektive Geschwindigkeit	Geschwindigkeit reduzieren	VB 04	Tempo 30 - Zone realisieren			1.	

Schwachstellenanalyse (SA)		Konzept / Ziel	Massnahmenvorschläge		Wirksamkeit	Realisierungs- chance	Priorität	Kosten (CHF)
Flächige Schwachstellen (F)								
F 01	grosse ungenutzte Fläche; hohe subjektive Geschwindigkeit	Platzgestaltung	F 01	Anrampung Platz / Platzgestaltung / FGSO (V1 - V3)			2.	CHF 10'000 bis CHF 100'000
		Verkehrsberuhigung	VB 04	Tempo 30 - Zone realisieren			1.	
F 02	hohe subjektive Geschwindigkeit	Platzgestaltung	F 02	Anrampung Platz / FGSO			2.	CHF 7'000 bis CHF 75'000
		Verkehrsberuhigung	VB 04	Tempo 30 - Zone realisieren			1.	
Geschwindigkeitsanzeige		Information; Akzeptanz; Zählung; Messung		Speedy o.ä.				ab CHF 3'500

* Betriebs- und Gestaltungskonzept > ausschliesslich Planung und Projektierung

** Vortrittsbereinigung mit baulichen sowie Markierungsmassnahmen als Basis für allfällige Geschwindigkeitsreduktion

Terminplan

